

ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）再整備に関する 専門家懇談会（第2回）議事要旨

1. 議題 『ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）再整備の方向性』について

2. 日時

日付：2014年5月16日（金）

時間：13:00～15:00

3. 専門家の主な意見

（1）導入機能について

- ・「ウェルカムゾーン」のイメージが共有できないように思う。親水空間というと、普通は市民、子どもが水遊びできる所をイメージするが、ここは埋立地先端で約300m×400mの面的な空間であるので、そのような空間ではないだろう。大型クルーズ船を歓迎するのか、陸側からの市民・来街者を歓迎するのか。観覧車のようなランドマークを整備するのか、商業施設やイベント広場などを整備するのか。事務局案のままでは、これからも同様な意見が出てくるのが懸念されるので、ネーミングやゾーンの説明について再考すべきである。
- ・中央ふ頭・博多ふ頭は、人流・賑わいを中心とすべきと思うが、定期便であるカメラが貨物も扱うため、物流をなくせないのであるなら、「物流・複合ゾーン」は、どうしても残る物流をここで機能させるというイメージでいいのだと思う。それに合わせたゾーン説明にしてはどうか。
- ・「人流・複合ゾーン」の将来性を高めようとするなら、カメラを東側に移して人はデッキで搭乗させるやり方もあるのではないか。
- ・クルーズ船のターミナルを、商業施設や賑わい施設が整備されるであろう「親水ゾーン」の近くに配置することができないか。そうすることで、市民の方が利用する施設と出航待ちの買物スポットを共用することができ、日常の賑わいが生まれる。ふ頭先端のターミナル周辺に別途整備すると、クルーズ船がないときはその場所が閑散としてしまう。
- ・東京ではホテル利用率が25～30%上がっていて、MICEをやるのは難しくなるので、ホテルは高級に限らず1つでも2つでも早く作るべき。
- ・クルーズもMICEも人が集中する時とそうではない時の差が大きいので、非日常・日常、平日・土日、朝・昼・夜の時間帯別の人口動態を見なければならぬ。その上で、閑散期にイベントを実施するなどして、人が集まるきっかけを作り、日常的に賑わいの平準化をはかる必要がある。また、どの程度の雇用が期待できるのかイメージして、将来像を描かなければならぬ。
- ・日常的な賑わいの平準化のためには、採算がとれにくいレストランも入れるなど、地区全体のバランスを考え各種施設・業態を導入・配置することで、レクリエーションや家族で食事、デートなどに利用されるなど、近隣居住者・市民が進んで訪れるようにする仕掛けが必要である。
- ・福津市などで事例があるように、海辺のレストランに多くの人が集まる。その一方、サンパレス周辺は好立地条件を生かしきれないようにも感じる。
- ・福岡市の独自性を出すという観点では、大学と連携して研究者が3ヶ月くらい滞在したり、企業同士が情報交換するために滞在型研修をしたりできるような施設が考えられないか。短中期の滞在施設をつくると、瞬間的に人が集まるMICEと違って、継続的に人がいることで需要の波が緩和されると思う。
- ・アーティストが滞在して活動・情報交換をする施設や、若い起業家が集まるインキュベーションセンターは他都市にもあるが、仕事っぽくなく3ヶ月や1年と滞在できる施設はおそらく他にはないと思う。

- ・滞在施設のターゲットは海外からの来訪者も含まれるので、海外の人が違和感なく生活できるようなインフラを整えておくと、外資系の企業が進出するときに一つのアドバンテージになるので、そういう方向性を検討してはどうか。
- ・中央ふ頭を「人流・複合ゾーン」と「物流・複合ゾーン」と一体的に見せているため、クルーズ人流とMICE 賑わいが分断され違和感がある。中央ふ頭 1 号線は人流も物流も使うようになっているが、この道路は物流専用にして、「人流・複合ゾーン」にバス専用道路やトランジットモールを導入するなどして、人と物の交通軸を分けるのはどうか。そうすると「人流・複合ゾーン」は、「親水ゾーン」や「MICE・賑わいゾーン」との連携が強調され、一方で「物流・複合ゾーン」は、御笠川を挟んだ東浜ふ頭との連携が強調されることで、人と物それぞれが機能的に発展させるイメージが伝わると思う。
- ・埋め立て事業だけをもってウェルカムゾーンとすることは避けてもらいたい。物流・複合ゾーンも、魅力的にするためには将来の導入機能イメージが共有されないといけないと思う。
- ・クルーズの本場であるマイアミでは、20 隻くらいの新造船の話があり、中古船がアジアに来てますますクルーズレジャーが盛んになると思う。福岡市は地政学的にポテンシャルが高いのでしっかり対応していく必要がある。また、MICE も需要が高い今だからこそ、さらなる誘致に力を入れるべきである。
- ・内陸につくる大規模施設とは条件が違う。せつかく海辺にあるのだから、海をオープンスペースと見立てて、船を主役とした景観づくりをしてほしい。
- ・景観面では、この地区は建物が多くコンクリートと金属が多いので、緑があればいいと思う。
- ・横浜と神戸は、海の近くで集客をやり、人流と物流をバランスよく機能させているので、これらの都市を参考にし、地区に導入する機能・施設を検討し、海と人との繋がりを持たせてほしい。

(2) 交通について

- ・「ウェルカムゾーン」は将来的な埋立地であるが、ここを魅力と求心力がある区域にするためには、アクセス交通・域内交通をどうするかも課題である。
- ・中央ふ頭の話に偏っているが、博多ふ頭とセットで考えるべき。そのためには交通が重要で、ミニバスや電気自動車などいろんな具体案はあるが、交通イメージで域内交通の軸線を打ち出すべき。
- ・ウォーターフロント地区は、博多駅から大博通りまで一直線上にあり、博多駅ビル上層階から海も見える非常にいい場所であるが、市民の認知度が低いのが現状である。バス 1 本で行けることも知らない市民が多いように感じる。

(3) 回遊性について

- ・中央ふ頭先端の「ウェルカムゾーン」は、親水・回遊動線から 1 km と少し距離があるので、クルーズ船客が陸側に行くにしても陸側から本ゾーンに行くにしても、この区間を移動しやすいように、バスなどによる移動支援や、遊歩道などによる環境改善を具体的に考える必要があると思う。
- ・先の方まで見ると人はちょっと行ってみようと思つて次から次へ歩くと、歩いて楽しい仕掛けがあると意外と歩けるものだが、何もないと行こうともしない。横浜の赤煉瓦倉庫のような賑わい施設やイベントにより、回遊性を生む仕掛けづくりが大切である。
- ・親水・回遊動線が船だまりを囲んでいるが、大濠公園のようにサークル状に一周できるよう、博多ふ頭・中央ふ頭間に橋を架けたらどうか。南側にある都市高速横まで周りこまずにベイサイドとマリンメッセを行き来できることは非常に重要だと思う。

(4) ふまえるべき視点について

- ・居住性という意味は、言い換えれば、人のアクティビティの密度を平準化させていく意味と、近隣の住民

に進んで利用してもらい、生活領域の一部。そういう解釈だと思う。

(5) 持続的なまちづくりの構築について

- ・長期的なプロジェクトを連鎖させて、一つの地区を再構築してまちづくりを進めて行くためには、情報が集まり、活動をサポートする組織・拠点が必要であり、また財源・資金繰りをどうするかという視点も大切である。アーバンデザインセンターがその役割を担うと考えられる。
- ・財源としては行政と民間が連携しなければならない。この地区でイニシアチブを持っている企業を誘致するとか、大阪市のB I D条例のように開発利益の一部をそこにオンさせるやり方とか、いろいろなやり方があるが、民間活力を入れるために、計画策定段階から、この地区にふさわしいやり方を考える必要がある。
- ・持続的に活力を維持することも重要であり、目先を変えながら常に鮮度を保っておかないと人は来ないと思うが、テナントの入れ替えなどは、公平性の面で行政主導では難しいので、ある程度ドライに判断ができる民間が主導でやっていける形態を考えるべきである。たとえば他都市で行っている空き家バンクではあえて民間（NPO）が運営を担っている。また、うまくいっているところはキーとなる企業、汗をかく企業があるので、そういった企業に権限を与えて一緒にやっていけばいいと思う。
- ・一定規模の地区になると、儲かる施設・儲からない施設が出てくる。時代の趨勢に合わせて地区内の施設配置をやりくりするとか、利益を各施設に還元できるようなメカニズムを持つとか、行政が介さなくても自律的にやれる地区になるといいと思う。
- ・大規模な施設整備に終始するだけではなく、その力を利用して、ウォーターフロント地区全体の魅力を高める仕組みをつくることが重要である。

(6) その他

- ・市民意見募集は、ありきたりでなく、生きた声が聞けるように工夫してほしい。